
AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING SONNE- BORN SPAARNDAMSEWEG

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

30 oktober 2023

RHO ADVISEURS

DATUM 30 oktober 2023
KENMERK 20210851/119048/

PROJECT BP Sonneborn Spaarndamseweg
PROJECTLEIDER ir. R.A. Sips

OPDRACHTGEVER VORM Ontwikkeling B.V.
PROJECTNUMMER 20210851

AUTEUR S. Lie
STATUS Definitief





INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Plaats en omvang van het project	5
2.1 Plaats van het project	5
2.2 Omvang van het project	9
3. Kenmerken van de milieufactoren	14
3.1 Verkeer en parkeren	14
3.2 Geluid	15
3.3 Bodem	17
3.4 Water	17
3.5 Natuur	18
3.6 Luchtkwaliteit	20
3.7 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	21
3.8 Archeologie, cultuurhistorie en landschap	23
3.9 Sloop- en aanlegwerkzaamheden	24
3.10 Mitigerende maatregelen	24
4. Conclusie	25

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan voor de ontwikkeling Sonnebornterrein - Bloom is het voornemen om de voormalige industrielocatie te herontwikkelen tot woongebied dat aansluit op de omliggende woonwijk met inbegrip van een parkeergarage die ook voor de omliggende buurten bedoeld is.

Op 17 februari 2022 is door het gemeentebestuur de startnotitie vastgesteld met betrekking tot deze ontwikkeling. Dit is conform het Haarlems Ruimtelijk Planproces en de afspraken in het coalitieakkoord. Bij de start van een nieuw project wordt een dergelijke startnotitie bij de start van het project, voorgelegd aan de gemeenteraad ter vaststelling. Deze startnotitie vormt voor de projectlocatie een nadere uitwerking van de ontwikkelvisie Spaarndamseweg, die al eerder door de gemeenteraad is vastgesteld op 30 januari 2020. Daarnaast is voor deze locatie op 24 november 2022 een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) vastgesteld door de gemeenteraad. Op basis daarvan is een Stedenbouwkundig Plan (SP) uitgewerkt door de ontwikkelaar. Het nieuwe bestemmingsplan is de vertaling van het SP en vormt het ruimtelijke toetsingskader, waarbinnen de ontwikkelende partij de benodigde vergunningen aan kan vragen voor de beoogde ontwikkeling.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 'een oppervlakte van 10 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer' (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). Met de beoogde ontwikkeling worden 163 woningen, een parkeergarage met 292 parkeerplaatsen en 70 m² aan commerciële ruimte mogelijk gemaakt. Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waarin dit document in voorziet.

1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?

In een m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken zoals toegevoegd als bijlagen bij het bestemmingsplan.

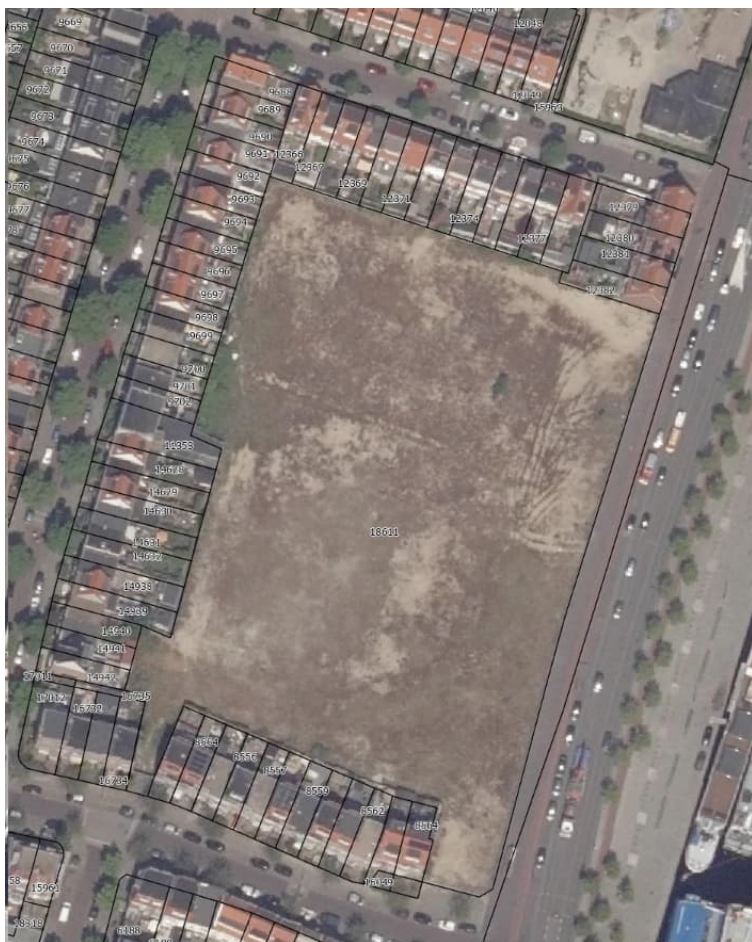
2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied van bestemmingsplan Sonnebornterrein ligt ten noorden van de binnenstad van Haarlem en beslaat een oppervlakte van circa 11.500 m². Aan de oostzijde van het plangebied ligt de Spaarndamseweg en de watergang het Spaarne. De weg ligt binnen de Indische buurt en is de hoofdonthutingsweg voor de wijk, de Spaarndamseweg bestaat uit doorgaande routes voor auto- en fietsverkeer met een voetgangersroute langs het water. Ten noorden is de Obistraat de begrenzing en ten westen en zuiden zijn dit de Molukkenstraat en Floresstraat. Dit zijn wegen met een lagere toegestane snelheid dan de Spaarndamseweg. Het perceel van het Sonnebornterrein (kadastraal perceel Schoten B 18611) behoorde tot een petrochemische fabriek. Binnen het perceel is na de opheffing echter geen planologische wijziging voorzien en het perceel is vooruitlopend op de ontwikkeling van het gebied separaat verkocht aan een projectontwikkelaar. De meest recente bestemming was industrie. De panden zijn inmiddels gesloopt en de vrijgekomen grond is gesaneerd.



Figuur 2.1 Plangebied



Figuur 2.2 Kadastraal perceel plangebied

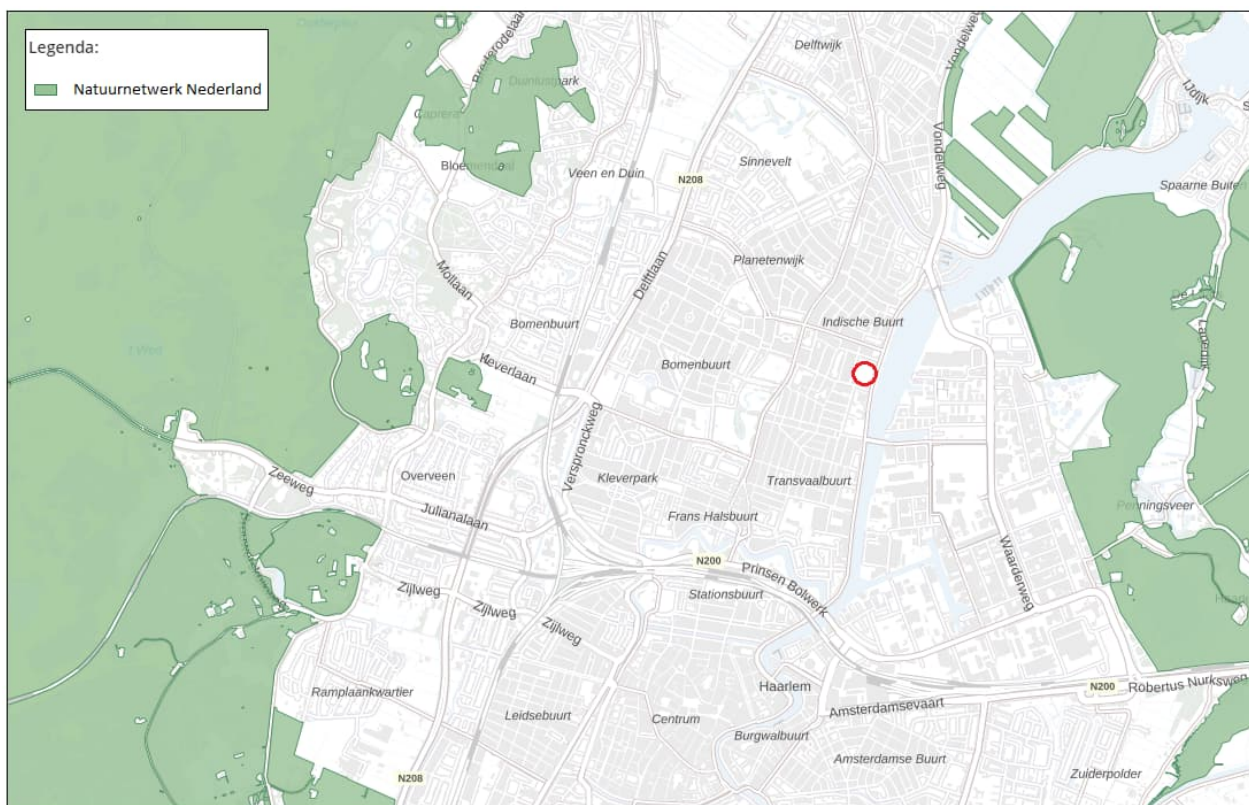
BIJZONDERE GEBIEDEN EN HET OPNAMEVERMOGEN VAN HET NATUURLIJK MILIEU

Ter plaatse van het plangebied is de beheersverordening 'Deliterrein / Sonneborn' van kracht, deze is vastgesteld op 26 mei 2016. Met de betreffende beheersverordening, zijn de ruimtelijke mogelijkheden overgenomen uit de daarvoor geldende bestemmingsplannen, te weten:

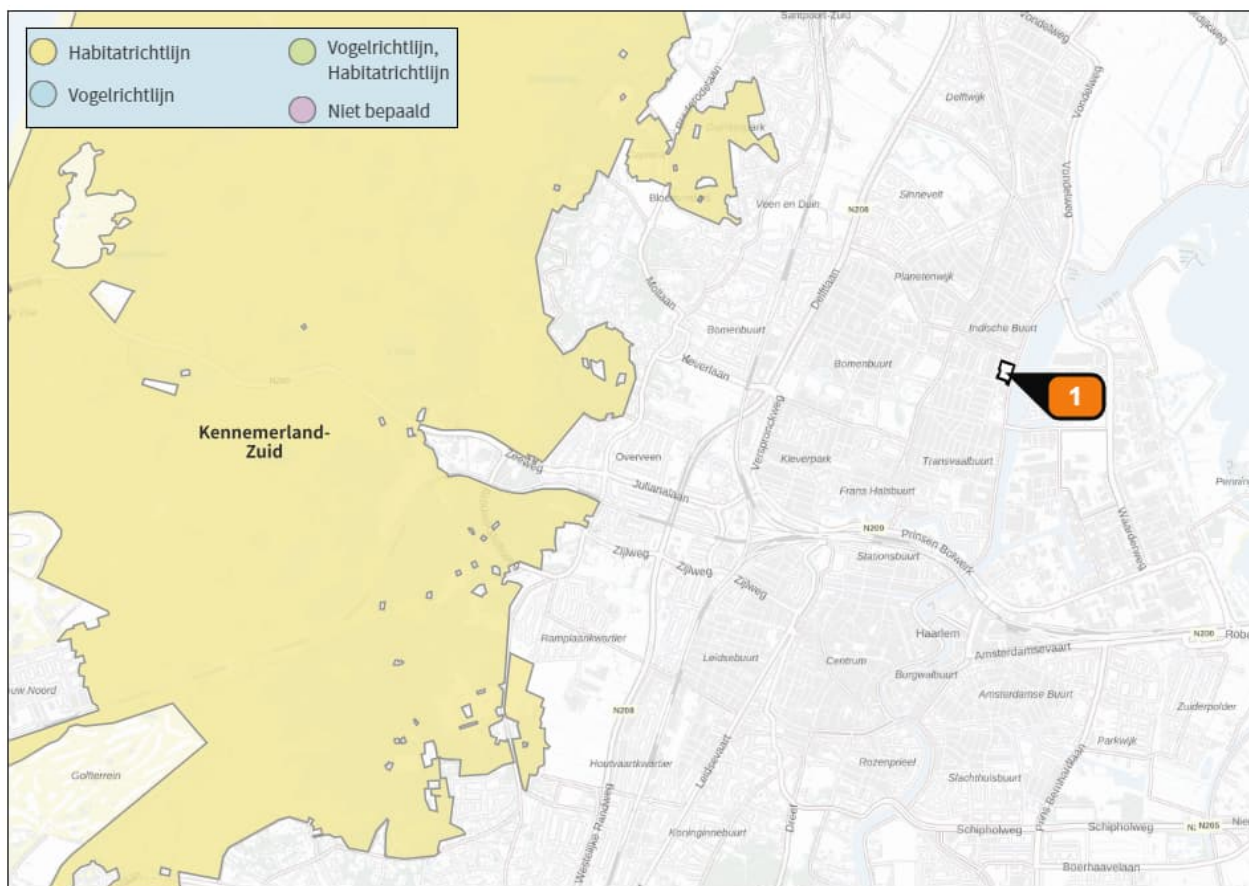
Naam	Vastgesteld
Stadsvernieuwingsplan Indische buurt Zuid	19 augustus 1987
Facetbestemmingsplan Archeologie	25 juni 2009

Het plangebied heeft conform deze bestemmingsplannen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden (B)'.

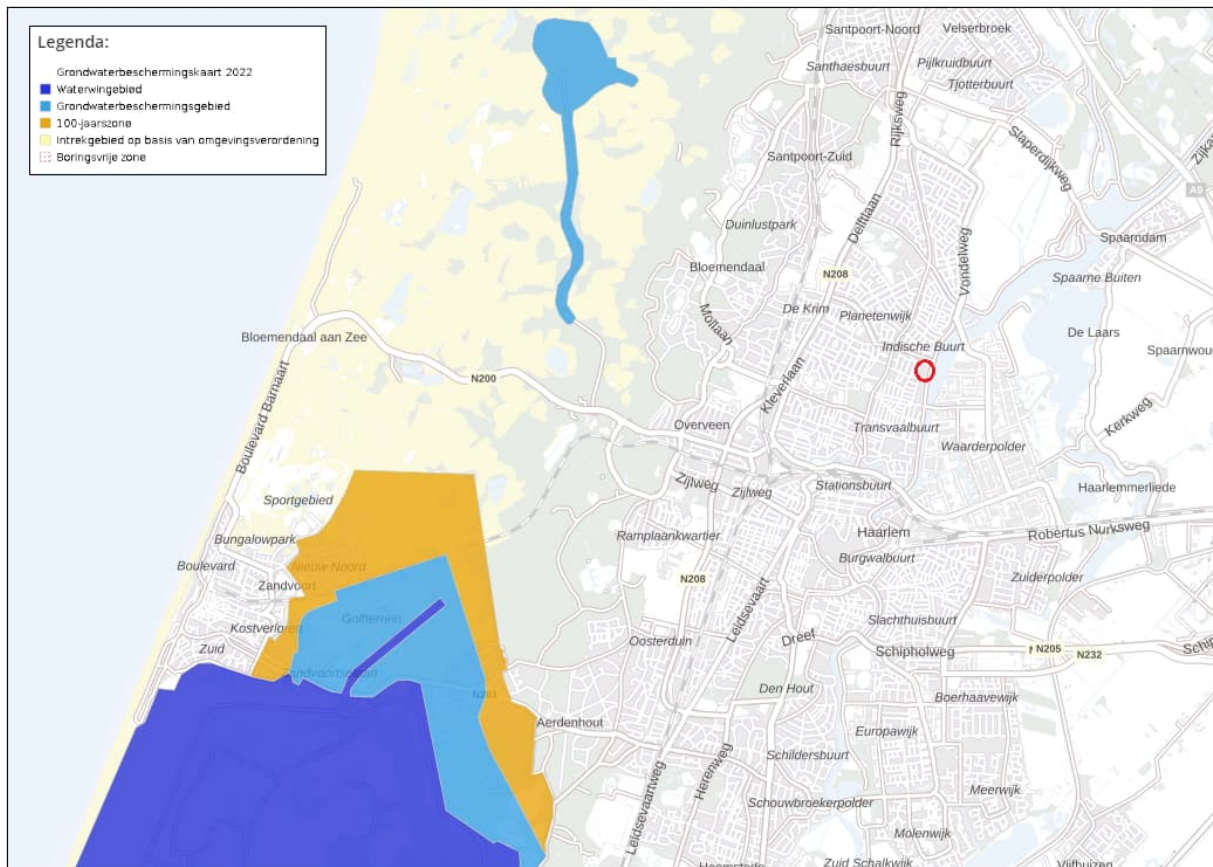
Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natuurnetwerk Nederland (figuur 2.3). De dichtstbijzijnde onderdelen bevinden zich op circa 900 meter ten oosten van het plangebied. Het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid bevindt zich op circa 2 kilometer van het plangebied. Het plangebied maakt geen deel uit van grondwaterbeschermingsgebieden (figuur 2.5). De locatie is tevens niet in aardkundige waardevolle gebieden of stiltegebieden gelegen (figuur 2.6).



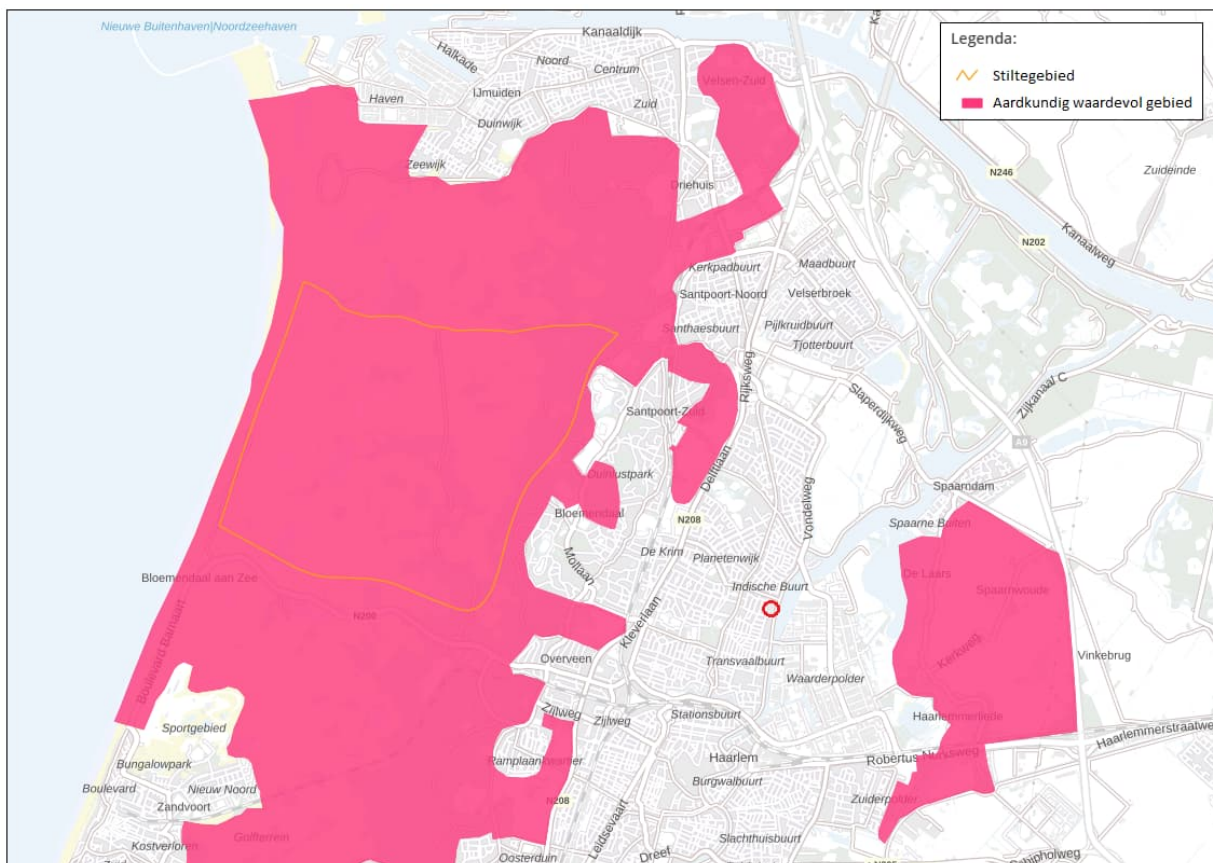
Figuur 2.3 NNN ten opzichte van de planlocatie (rood omcirkeld) (bron: Atlas Leefomgeving)



Figuur 2.4 Natura 2000-gebieden ten opzichte van het plangebied (gemarkeerd) (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2.5 Grondwaterbeschermingsgebieden ten opzichte van het plangebied (rood omcirkeld) (bron: Atlas Leefomgeving)



Figuur 2.6 Aardkundig waardevolle gebieden en stiltegebieden ten opzichte van het plangebied (rood omcirkeld) (bron: Atlas Leefomgeving)

2.2 Omvang van het project

Door de ontwikkelende partij is in de eerste plaats een stedenbouwkundig plan uitgewerkt dat aansluit bij de gedachte en voldeed aan de spelregels uit het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE), zie bijlage 1 van het bestemmingsplan. Gaandeweg het proces is de vraag aan de ontwikkelende partij gesteld door de gemeente om te onderzoeken of in het plan ook een parkeergarage kan worden gerealiseerd. Naar aanleiding van dit verzoek en na afstemming tussen de gemeente en de ontwikkelaar over een aantal mogelijke varianten, is een stedenbouwkundig plan (SP) uitgewerkt met een parkeergarage dat nog altijd zo veel als mogelijk aansluit bij de uitgangspunten uit het SPvE.

Het SP is opgenomen in bijlage 2 van het bestemmingsplan. In deze paragraaf wordt een beschrijving op hoofdlijnen gegeven. In figuur 2.7 is een impressie vanaf de Spaarndamseweg en een vogelvluchtaanzicht vanuit de Indische buurt richting het Spaarne opgenomen.



Figuur 2.7 Impressies uit Stedenbouwkundig Plan

Ontwerp

Het SP hanteert ook na inpassing van de parkeergarage nog altijd de ontwerpprincipes uit het SPvE. In de hierna volgende beschrijving wordt het SP aan de hand van die vier ontwerpprincipes uit het SPvE toegelicht. Bij die beschrijving wordt ook aangegeven wat de voornaamste afwijkingen zijn van het SPvE, waar tevens een motivering voor gegeven wordt. Deze volgt na de beschrijving van de vier ontwerpprincipes.

Ontwerpprincipe 1 - Stedelijke wand

Het SP voorziet langs de Spaarndamseweg in een stedelijke wand die de doorgaande structuur van de Spaarndamseweg benadrukt en tegelijkertijd de rest van het plan afschermt. Deze stedelijke wand is het hoogste deel van het plan, waarbij een trapsgewijze opbouw is toegepast. Dit houdt in dat de stedelijke wand 3-4 lagen hoog is op die plekken waar het plan aansluit op de bestaande bebouwing, oplopend naar 7 bouwlagen in het meer centrale deel van de stedelijke wand en een hoogteaccent van 12 bouwlagen (circa 40 meter). Het toepassen van een beperkt aantal bouwlagen ter plaatse van de aansluiting op de bestaande bebouwing en de getrapte opbouw in hoogte sluiten allen bij het SPvE. De voornaamste afwijking van het SPvE, in vergelijking met de spelregelkaart is het opnemen van 12 bouwlagen bij het hoogteaccent (in plaats van 10) en het toepassen van 7 bouwlagen in het bouwblok dat daar in noordelijke richting naast staat (in plaats van 6 bouwlagen).

Ontwerpprincipe 2 - Aanhelen achterkanten

Langs de noordelijke, westelijke en zuidelijke grens van het plangebied, worden grondgebonden woningen gerealiseerd die zowel qua bouwhoogte (overwegend 3 lagen hoog) aansluiten op de aangrenzende Indische buurt. In de meeste gevallen zijn de achtertuinen van de nieuwbouwwoningen naar de achtertuinen van de Indische buurt zijn gericht. Dit zorgt voor een overzichtelijke situatie, zonder versnippering van openbaar gebied en waarbij de tuinen aan weerszijde via een achterpad bereikbaar blijven. Het spiegelen van de achtertuinen maakt ook dat er een natuurlijke afstand tussen de bestaande en nieuwe bebouwing behouden blijft.

Ontwerpprincipe 3 - Middelhoog accent

In de stedelijke wand langs de Spaarndamseweg is een hoogteaccent opgenomen, waar een hoogte van 12 bouwlagen is toegepast. De oorspronkelijke gedachte uit het SPvE was dat dergelijke accent als accentuering van dwarsverbindingen (zijstraten) kon dienen. Uit de spelregelkaart uit het SPvE is echter al af te lezen, dat dit accent niet direct op de hoek gewenst is maar op enige afstand. Dit om een zekere afstand tot de woningen aan de Floresstraat te behouden, onder meer vanwege de privacy van deze woningen en om langs de Spaarndamseweg een getrapte opbouw in hoogte toe te kunnen passen. Het hoogteaccent dat nu in het SP is opgenomen, sluit daarbij aan. Bovendien sluiten op deze manier het hoogteaccent en de parkeergarage op elkaar aan. Dit zorgt ervoor dat de grotere bouwmassa's geconcentreerd blijven, waardoor in de rest van het plan kleinschaliger maten de overhand houden.

Ontwerpprincipe 4 - Verblijfsgebied centraal

Door de positionering van stedelijke wand met parkeergarage langs de Spaarndamseweg en de grondgebonden woningen langs de andere randen van het plangebied, ontstaat er midden in het plan één centraal openbaar gebied wat zo groen mogelijk wordt ingericht. Dit openbaar gebied staat in verbinding met zowel de Spaarndamseweg als de Floresstraat, waardoor het ook onderdeel wordt van het weefsel van de Indische buurt. Behalve dat een groot deel van de nieuwe woningen direct in verbinding staat met dit groen of daar tenminste op uitkijkt, is het door de doorgaande verbinding met de wijk ook een toegevoegde waarde voor de omliggende wijk.

Tegen de achterwand van de parkeergarage zijn woningen gesitueerd. Op die manier is voorkomen dat het openbare middengebied aan één zijde een grote, blinde gevel krijgt. De gevels van de woningen die de parkeergarage aan het zicht vanaf het binnengebied onttrekken, worden bovendien voorzien van begroeiing aan c.q. op de gevel, wat een prettige uitstraling richting het binnengebied verder versterkt.

Bovenop de parkeergarage komt een groen ingerichte daktuin, waardoor ook de hoger gelegen appartementen niet tegen verharding aankijken wat bij traditionele dakbedekking wel het geval was geweest.

Ten opzichte van het SPvE is de omvang van dit middengebied smaller geworden, wat een direct gevolg is van de parkeergarage die hier ingepast is. Daar staat tegenover dat het parkeren eerder op maaiveld was bedacht met een verhoogd maaiveld waar het groen op gerealiseerd zou worden. Met het SP zoals het nu is uitgewerkt, is dat verhoogde maaiveld losgelaten. Dat heeft tot gevolg dat het groen in volle grond wordt aangeplant en dat er geen hoogteverschil is. Het verlies aan omvang, wordt op die manier gecompenseerd met meer robuust groen en een verbeterde toegankelijkheid vanuit de omgeving.

Motivering afwijken SPvE

Het SP overziend, geldt dat alle vier de ontwerpprincipes zo veel als mogelijk zijn aangehouden. Tegelijkertijd heeft het inpassen van de parkeergarage op een aantal specifieke onderdelen van het plan geleid tot afwijkingen van het SPvE.

De voornaamste afwijkingen van het SPvE en de spelregelkaart zijn:

- 2 extra bouwlagen bij het hoogteaccent aan en 1 extra bouwlaag op een aangrenzend bouwblok, beide als onderdeel van de stedelijke wand langs de Spaarndamseweg;
- een smaller openbaar gebied in het middendeel van het plan in vergelijking met het dakpark uit het SPvE;
- vervallen van 2 verbindingen vanuit het middengebied naar de omliggende wijk, namelijk de verbinding naar de Floresstraat en de 2e onderdoorgang richting de Spaarndamseweg;
- er is geen sprake meer van een solitair bouwblok centraal in het plangebied.

De motivering voor deze afwijkingen is in de basis terug te voeren op het invoegen van de parkeergarage. Hierdoor is in het middendeel van het plan minder ruimte om de beoogde woningen én het openbaar gebied te realiseren zoals eerder uitgedacht volgens de spelregelkaart uit het SPvE.

Een uitgangspunt bij het invoegen van de parkeergarage is geweest dat dit niet ten koste zou gaan van het oorspronkelijke programma. Op basis van dat uitgangspunt zijn de extra bouwlagen op de 'stedelijke wand' en het dichtzetten van een tweetal verbindingen met de omliggende buurt te motiveren. Die ruimte is nodig geweest om het beoogde aantal woningen in te kunnen passen.

Het realiseren van woningen tegen de achterwand van de parkeergarage valt ook in dat licht te plaatsen. Deze ruimte had ook benut kunnen worden om het openbaar gebied groter te laten blijven, maar in dat geval had elders in het plan ruimte gevonden moeten worden voor deze woningen. Dit had ofwel tot verdere ophoging van de stedelijke wand ofwel tot verdere verdichting tegen de randen van de Indische buurt geleid, wat beide niet gewenst was. De situering van dit blok tegen de achterzijde van de parkeergarage aan, zorgt er juist voor dat de parkeergarage geen achterkantsituatie met zich meebrengt. Samen met de groen aangeklede gevels van deze woningen en het groene dak op de parkeergarage, zorgen deze woningen voor een goede inpassing van de parkeergarage in het plangebied. Bijkomend voordeel is dat het middengebied niet langer een verhoogd maaiveld bovenop een verdiepte parkeervoorziening betreft, maar dat in plaats daarvan een groen middengebied op maaiveld kan worden aangelegd.

Concluderend zijn de voornaamste motieven voor de genoemde afwijkingen als volgt:

- toevoeging van parkeergarage met 292 plaatsen voor de omgeving;
- behoud van het overige programma;
- behoud van ontwerpprincipes;
- aaneengesloten openbare ruimte op maaiveld.

Programma en inrichting

Het woningbouwprogramma betreft 163 woningen. Daarnaast wordt een parkeergarage met 292 parkeerplaatsen en circa 70 m² commerciële ruimte gerealiseerd. De onderverdeling naar woningtypen is opgenomen in tabel 2.1. De letters van de bouwblokken uit deze tabel corresponderen met de situatietekening uit figuur 2.8.

Tabel 2.1 Onderverdeling woningtypen en segmentering

Bouwblok	Segment	Aantal
A. Rijwoning	koop	23
B. Levensloopbestendige patiowoning	koop	2
C. Levensloopbestendige patiowoning	koop	3
D. Herenhuis	koop	3
E1. Appartement	koop	30
F1 Appartement	koop	1
E2 Appartement	middeldure koop	6
F2 Appartement	middeldure koop	22
subtotaal vrij / midden		90
G. Appartement	sociaal	48
H. Gezinsopvang	sociaal	25
subtotaal sociaal		73
TOTAAL		163



Figuur 2.8 Situatietekening stedenbouwkundig plan

Er worden 73 sociale huurwoningen gerealiseerd. Hiermee bestaat 45% van het woonprogramma uit sociale huurwoningen. Dit betreft een afwijking van de oorspronkelijke projectafspraken, waar een minimum van 50% in vastgelegd was. Dit percentage dateert nog uit de periode dat er geen rekening werd gehouden met een parkeergarage in het plan, die naderhand op verzoek van de gemeente zelf door de ontwikkelaar is ingepast. De stedenbouwkundige en financiële consequenties die dit met zich mee heeft gebracht, hebben geleid tot dit aandeel van 45% sociale huur. Daarnaast is bij de startnotitie

voor dit plan een motie aangenomen die een inspanningsverplichting inhoudt ten aanzien van middeldure koopwoningen. Daar wordt op basis van dit plan met 28 woningen (17%) in voorzien.

Parkeren

Zoals eerder beschreven is de parkeergarage na de vaststelling van het SPvE toegevoegd aan het plan voor het Sonneborn-terrein. Bij het inpassen van de parkeergarage in het plan, zijn drie verschillende modellen beoordeeld. Behalve het model zoals nu ingepast, waren dat een meer langgerekt model dat eveneens parallel achter de stedelijke wand was voorzien en een model dat juist haaks op de stedelijke wand was voorzien. Het langgerekte model is afgefallen, omdat er daardoor op de hoek van de Spaarndamseweg en de Floresstraat minder ruimte ontstond voor nieuw toe te voegen woningen. De variant haaks op de stedelijke wand, is afgefallen omdat deze een te grote belemmering vormde om binnenin het project tot één samenhangend openbaar gebied te komen.

De parkeergarage zoals nu opgenomen laat zowel ruimte om richting de hoek Spaarndamseweg - Floresstraat woonprogramma te realiseren als ruimte om tot een samenhangend openbaar gebied binnen het project te komen. De afmetingen van de parkeergarage zijn bovendien zodanig, dat tegen noordoostzijde van de parkeergarage woningen zijn gepositioneerd om op die manier een aantrekkelijk binnengebied te realiseren zonder uitstraling van een 'achterkantsituatie'. Met de parkeergarage wordt niet alleen voorzien in parkeergelegenheid voor het project Bloom, maar ook in extra parkeergelegenheid voor de omliggende straten. De parkeergarage krijgt namelijk een grotere capaciteit dan wat er enkel voor de nieuwbouw benodigd is.

In het SP is uitgegaan van een parkeergarage met 292 parkeerplaatsen. Daarvan zijn er op basis van het parkeeronderzoek 79 benodigd voor het project Bloom (zie paragraaf 3.1 'verkeer en parkeren'). Dit aantal kan nog lager uitvallen, bijvoorbeeld als in enkele deelauto's wordt voorzien. Wanneer van het aantal van 79 parkeerplaatsen wordt uitgegaan, betekent dit dat er $292 - 79 = 213$ parkeerplaatsen voor de omliggende buurt beschikbaar komen.

GEBRUIK NATUURLIJKE HULPBRONNEN EN PRODUCTIE VAN AFVALSTOFFEN

Natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt tijdens de bouw en het gebruik van de ontwikkeling. Het betreft hier natuurlijke hulpbronnen als energie, water en grondstoffen. Dit zou echter op elke willekeurige locatie het geval zijn. De gevolgen hiervan zijn van een dusdanig beperkte omvang, dat hierdoor geen beslag wordt gelegd op natuurlijke hulpbronnen.

Het ontstaan van afval tijdens de bouw van de ontwikkeling is vanzelfsprekend. Bouwafval wordt zoveel mogelijk hergebruikt of afgevoerd naar een erkende verwerker. Het afval van de medewerkers zal volgens de geldende regelgeving worden gerecycled/verwerkt. Dit zou op elke locatie het geval zijn. Er is geen aanleiding om dit aspect nader te laten onderzoeken in het kader van het opstellen van een milieueffectrapport.

VERONTREINIGING, HINDER, RISICO VAN ZWARE ONGEVALLLEN EN RAMPEN, RISICO'S VOOR DE MENSELIJKE GEZONDHEID

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

CUMULATIE MET ANDERE PROJECTEN

Voor zover bekend zijn er geen beoogde ontwikkelingen in de directe omgeving van het plangebied. Er is daarom geen sprake van een cumulatie van milieueffecten vanwege omliggende projecten.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUFACTOREN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit toekomstige situatie, gebaseerd op de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen en trends. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op diverse onderzoeksrapporten die voor de beoogde ontwikkeling zijn opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling ontstaat er extra verkeer dat mogelijk van invloed is op de bestaande verkeerssituatie. Daarnaast zullen er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden om in de extra parkeerbehoefte als gevolg van het plan te voorzien. In dat licht heeft Goudappel B.V. een onderzoek uitgevoerd naar de volgende onderwerpen:

- aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor de toekomstige functies;
- het aantal verkeersbewegingen dat de nieuwe functies genereren;
- een beoordeling van de verkeersafwikkeling op de Spaarndamseweg.

Het volledige verkeersonderzoek is toegevoegd in bijlage 9 van het bestemmingsplan.

Parkeren

Uit het onderzoek blijkt dat het beoogde programma een normatieve parkeerbehoefte van 93 parkeerplaatsen kent. Tabel 3.1 maakt dit inzichtelijk.

Tabel 3.1 Normatieve parkeerbehoeftes

functie	parkeerbehoefte								
	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
rijwoningen	13,8	6,9	6,9	12,4	11,0	13,8	8,3	11,0	9,7
patiwoning/levensloopbestendig	1,2	0,6	0,6	1,1	1,0	1,2	0,7	1,0	0,8
tweekappers	2,1	1,1	1,1	1,9	1,7	2,1	1,3	1,7	1,5
herenhuizen	1,8	0,9	0,9	1,6	1,4	1,8	1,1	1,4	1,3
appartementen (koop, duur)	18,6	9,3	9,3	16,7	14,9	18,6	11,2	14,9	13,0
appartementen (koop, midden)	14,0	7,0	7,0	12,6	11,2	14,0	8,4	11,2	9,8
appartementen (sociale huur)	19,2	9,6	9,6	17,3	15,4	19,2	11,5	15,4	13,4
Oranjestad	5,0	5,0	5,0	2,5	2,5	1,3	5,0	5,0	5,0
bezoekers woningen	16,4	1,6	3,3	13,1	11,5	0,0	9,8	16,4	11,5
commerciële dienstverlening	0,6	0,6	0,6	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	93	43	44	79	71	72	57	78	66

In de tabel is ook inzichtelijk gemaakt wat de behoefte is wanneer rekening wordt gehouden met aanwezigheidspercentages. In dat geval blijkt de werkdag-avond het maatgevende moment met een behoefte van 79 parkeerplaatsen. De beoogde parkeergarage met 292 parkeerplaatsen, voorziet ruimschoots in deze behoefte. Op basis van deze aantallen, blijft een aanzienlijk deel van de parkeergarage beschikbaar om te voorzien in parkeerbehoefte vanuit de omliggende buurt. In dat verband is het van belang dat bewoners van de nieuwe woningen en gebruikers van de voorzieningen, niet in aanmerking komen voor parkeerrechten in de openbare ruimte. De parkeergarage die onderdeel van het plan is, biedt immers voldoende ruimte om deze parkeerbehoefte op te vangen.

Naast het autoparkeren, gelden er ook normen voor fietsparkeren. Bij de grondgebonden woningen voorzien de private bergingen daarin. Voor de appartementen is in het onderzoek berekend in hoeveel parkeerplaatsen voorzien moet worden om te voldoen aan de gemeentelijke fietsparkeer-norm. Voor blok E en F zal hierin voorzien worden met private bergingen in het souterrain van deze blokken. Voor het resterende aantal benodigde fietsparkeerplaatsen worden gemeenschappelijke fietsenstalling gerealiseerd.

Verkeersgeneratie

Nieuwe functies genereren een bepaalde hoeveelheid verkeer als gevolg van de verplaatsingen die gemaakt worden door de gebruikers van de functies. Bewoners gaan naar het werk, doen boodschappen en krijgen familie en vrienden op bezoek. Deze verplaatsingen worden (deels) per auto gemaakt. Met behulp van CROW-kencijfers uit publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren' is de verkeersgeneratie van de nieuwe functies in kaart gebracht. De verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomend verkeer). In tabel 3.2 is de verkeersgeneratie van deze ontwikkeling weergegeven.

Tabel 3.2 Resultaten verkeersgeneratie

functie	weekdag	werkdag	ochtendspitsuur		avondspitsuur	
			vertrek	aankomend	vertrek	aankomend
rijwoningen	133,4	148,1	10,5	1,3	2,7	10,7
patiowoning/levensloopbestendig	11,6	12,9	0,9	0,1	0,2	0,9
tweekappers	18,9	21,0	1,5	0,2	0,4	1,5
herenhuisen	20,4	22,6	1,6	0,2	0,4	1,6
appartementen (koop, duur)	179,8	199,6	14,2	1,8	3,6	14,4
appartementen (koop, midden)	61,6	68,4	4,9	0,6	1,2	4,9
appartementen (sociale huur)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Oranjestad	55,0	61,1	4,3	0,5	1,1	4,4
commerciële dienstverlening	4,4	5,9	0,1	0,5	0,4	0,1
totaal	485	538	38	5	10	39

Uit de tabel blijkt dat er op een werkdag 538 motorvoertuigbewegingen per etmaal (werkdag) en 485 mvt per etmaal (weekdag) gegenereerd worden. Dit betreft uitsluitend het verkeer als gevolg van de woningen en de commerciële ruimte van het project Sonneborn. Daarnaast zal ook het parkeren in de parkeergarage door bewoners uit de omliggende buurt tot een verschuiving van verkeer leiden.

In het onderzoek is berekend hoeveel verkeersbewegingen daarmee gemoeid zijn wanneer exact 79 parkeerplaatsen voor het project worden gereserveerd (zie tabel 3.1) en alle overige parkeerplaatsen ($292 - 79 = 213$) openbaar worden. Deze 213 parkeerplaatsen genereren in dat scenario 914 mvt/etmaal (werkdaggemiddelde). Het gaat hier grotendeels om een verschuiving van verkeer in plaats van een toename. Naar verwachting rijdt een deel van het verkeer in de huidige situatie de omliggende buurt in en uit, en zal dit verkeer verschuiven naar de nieuwe parkeergarage als gevolg van de ontstane parkeercapaciteit. Uit een nadere kruispuntanalyse blijkt dat de verkeersintensiteiten (plan Sonneborn + openbare parkeercapaciteit) probleemloos afgewikkeld kunnen worden op de Spaarndamseweg.

Conclusie verkeer en parkeren

Op basis van het gemeentelijk beleid zijn 93 parkeerplaatsen nodig zonder toepassing van dubbelgebruik en 79 parkeerplaatsen met toepassing van dubbelgebruik. In beide gevallen is met 292 parkeerplaatsen ruim voldoende parkeercapaciteit aanwezig. De restcapaciteit kan benut worden voor bewoners en bezoekers van de bestaande woningen in de omliggende buurt. De nieuwe woningen en de parkeergarage genereren circa 1.452 motorvoertuigbewegingen tijdens een werkdag. Uit de kruispuntanalyse blijkt dat dit aantal verkeersbewegingen probleemloos afgewikkeld kan worden op de Spaarndamseweg. Vanuit het aspect verkeer en parkeren worden geen negatieve effecten verwacht.

3.2 Geluid

De locatie is geluidbelast vanwege de ligging van het plan binnen de geluidzone van de Spaarndamseweg en de Zaanenstraat en de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Waarderpolder. Om die reden is akoestisch onderzoek uitgevoerd, dat is opgenomen in bijlage 8 van het bestemmingsplan. Daarin is ook de geluidbelasting van omliggende 30 km/u wegen inzichtelijk gemaakt in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt voor de verschillende relevante geluidbronnen het volgende:

Wegverkeer

- Zaanenstraat: De berekende geluidbelasting is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er zijn vanuit de Wet geluidhinder vanwege deze weg geen belemmeringen voor de komst van woningen.
- Spaarndamseweg: De berekende geluidbelasting is ten hoogste 62 dB na toepassing van de wettelijke aftrek. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde met 14 dB overschreden. Er wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB, dus gevels hoeven niet uitgevoerd te worden met een dove gevel.
- 30km/u-weg Floresstraat: Vanwege de Floresstraat is de geluidbelasting ten hoogste 38 dB na toepassing van 5 dB aftrek.

Industrie

- De hoogst, berekende geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein Waarderpolder is 52 dB(A) op de oostgevels van blok G. Ook bij blok H en E zijn er overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde na toepassing van 1 dB(A) redelijke sommatie.

Gelet op de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde en het feit dat deze de uiterste grenswaarde niet overschrijden, stelt de gemeente Haarlem voor dit project hogere waarden vast voor de geluidbelasting vanwege de Spaarndamseweg en het industrieterrein Waarderpolder. Hiervoor is parallel aan het bestemmingsplan een hogere waardenbesluit opgesteld. Daar zijn op basis van het gemeentelijk geluidbeleid wel voorwaarden aan verbonden. Daar zal in het kader van de omgevingsvergunningprocedure invulling aan moeten zijn gegeven.

Om de haalbaarheid van het plan te toetsen, is in het onderzoek reeds onderzocht of het plan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid voldoet. Daaruit is gebleken dat bij de woningen uit blok B, C en F wordt voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid. Ook woningen in blok A, D, E en G, die (mede) gelegen zijn aan de achtergevel, voldoen aan de voorwaarden van het gemeentelijk geluidbeleid. De woningen aan de Spaarndamsewegzijde in woningblok E, G en H voldoen niet zondermeer aan de voorwaarden uit het gemeentelijke geluidbeleid van Haarlem. Door bij deze woningen buitenruimtes afgesloten dan wel afsluitbaar uit te voeren in combinatie met een geluidgedempt rooster in de borstwering en absorptie voor de wanden en het plafond wordt voor deze woningen eveneens voldaan aan de voorwaarden uit het geluidbeleid van Haarlem.

Uitstralingseffect

De ontwikkeling Sonneborn heeft een beoogde verkeersgeneratie van 485 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. De openbare parkeercapaciteit zorgt voor een verkeersgeneratie van 824 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. In totaal zorgt dit voor een verkeersgeneratie van 1.309 mvt/etmaal. Het gaat hier grotendeels om een verschuiving van verkeer in plaats van een toename. Consequentie is dat de geluidbelasting op bestaande woningen langs deze ontsluitingswegen van de ontwikkeling kan toenemen. Voor de beoordeling van deze toename bestaat geen wettelijk kader in de Wet geluidhinder (dit wordt aangeduid als het “handhavingsgat”).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan kwalitatief worden beoordeeld of de toename van verkeersgeluid na realisatie van de nieuwe woningen ten opzichte van de toekomstige situatie zonder realisatie van de nieuwe woningen aanvaardbaar is. Een vuistregel is dat de geluidtoename akoestisch verwaarloosbaar is als de verkeersintensiteit op een weg of wegvak minder dan 40% toeneemt, wanneer andere variabelen (locatie bebouwing, samenstelling van het verkeer, verhardingssoort e.d.) onveranderd blijven. Een toename van 40% komt dan overeen met een toename van 1,5 dB, zijnde het reconstructie criterium uit de Wet geluidhinder. Voor het menselijk gehoor geldt dat pas bij een toename hoger dan 1,5 dB (afgerond 2 dB) dit als zodanig net waarneembaar is.

Momenteel lopen de verkeersstromen grotendeels door de omliggende straten van het plangebied. Door de realisatie van de parkeergarage zullen deze voornamelijk via de Spaarndamseweg gaan lopen. Voor de woningen aan de omliggende

wegen is er sprake van een positief effect. Op de Spaarndamseweg is er wel sprake van een toename van verkeer. Gezien de hoogte van de intensiteiten op deze weg, ruim 12.000 mvt/etmaal, is er geen sprake van een verkeerstoename van meer dan 40%. Concluderend kan worden gesteld dat de toename van verkeersgeluid zodanig is dat het niet akoestisch relevant, dan wel nauwelijks waarneembaar zal zijn en daarmee in het kader van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

Conclusie

Het plan voldoet aan het wettelijk kader en het gemeentelijk geluidbeleid ten aanzien van geluid. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied. De gemeente Haarlem zal in dit geval een hogere waarde voor de geluidbelasting vaststellen vanwege het gezoneerde industrieterrein Waarderpolder en de Spaarndamseweg. Hiermee worden vanuit het aspect geluid geen negatieve effecten verwacht.

3.3 Bodem

Huidige situatie

Het terrein is middels sanering geschikt gemaakt voor de woonfunctie. Er zijn geen sterke verontreinigingen in de grond op het terrein achtergebleven. Het grondwater was na de sanering grotendeels schoon; op enkele plekken was het grondwater hooguit licht verontreinigd. Dit was geen aanleiding voor verdere maatregelen.

In bijlage 6 van het bestemmingsplan is de rapportage daarvan, 'Bodemsanering Sonneborn Fase 1, prj. 16546', opgenomen. Hierin is de toegepaste aanpak en het saneringsresultaat beschreven. De gemeente Haarlem heeft ingestemd met de sanering middels een beschikking. Deze is als bijlage 7 van het bestemmingsplan opgenomen. Hieruit blijkt dat de grond geschikt is voor het gebruik 'Wonen met (moes)tuin'.

Behalve ondiep zijn onder het voormalige bedrijfsterrein diepe grondwaterverontreinigingen (vanaf 10 m-mv) aanwezig van benzeen en VOCl. Conform het saneringsplan zijn deze verontreinigingen bewust niet gesaneerd. Sanering van de verontreiniging was niet spoedeisend. De bron van de VOCl-verontreiniging leidt op de saneringslocatie niet tot risico's voor de mens of het ecosysteem. De verontreinigingen kunnen beschouwd worden als restverontreiniging. Actieve nazorg is voor deze verontreinigingen niet noodzakelijk. Wel moet rekening worden gehouden met deze restverontreiniging in het geval er op deze diepte leidingen worden aangelegd voor bijvoorbeeld bodemenergiesystemen.

Bij het indienen van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen zal een actualiserend bodemonderzoek ingediend moeten worden, zodat vast kan worden gesteld dat de bodemkwaliteit niet is verslechterd sinds de sanering.

Planvoornemen

Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt.

Conclusie

Met de saneringen is de bodem geschikt gemaakt voor de beoogde ontwikkeling. Negatieve effecten kunnen uitgesloten worden.

3.4 Water

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Voor de beoogde ontwikkeling is door middel van een watertoets onderzocht wat de effecten zijn op de waterhuishouding in het plangebied en welke maatregelen er bij de ontwikkeling van het plan getroffen moeten worden om aan de eisen vanuit het Hoogheemraadschap van Rijnland en de gemeente Haarlem te voldoen. Deze watertoets is toegevoegd als bijlage 10 bij het bestemmingsplan.

Huidige situatie

In het verleden heeft op de locatie een fabriek gestaan en was de locatie volledig verhard. Dit pand is in 2010 gesloopt en gesaneerd. Het verhard oppervlak uit die periode is verjaard en het terrein dient voor deze ontwikkeling daarom als braakliggend beschouwd te worden.

De bodemopbouw bestaat uit een ophooglaag van zand met een laagdikte van ca. 1,0 meter tot plaatselijk maximaal 2,0 meter, gemeten vanaf maaiveld (toekomstig maaiveld gemiddeld ca 0,50 m+NAP). Deze zandlaag is aangebracht als aanvulling van de ontgraving welke heeft plaatsgevonden in het kader van de bodemsanering. Onder deze zandlaag bevindt zich een klei en veen pakket tot ca. 18 m-NAP. Onder het klei- en veenpakket bevindt zich het eerste watervoerende pakket van ca. 18m– NAP tot en met 38m-NAP. Het te ontwikkelen gebied valt binnen het peilbesluit met een zomerpeil van 0,61 m-NAP en een winterpeil van 0,64 m-NAP. Dit betekent dat de drooglegging momenteel 1,0 meter betreft.

Planvoornemen

In de Watertoets is een berekening opgenomen van de omvang aan verharding in de toekomstige situatie. Deze komt neer op 9.546 m² aan verhard oppervlak. Aangezien het terrein in de bestaande situatie volledig onverhard is, wordt deze gehele oppervlakte als nieuwe verharding aangemerkt.

Tabel 3.3 Overzicht verhard oppervlak in plansituatie

Type	Verhard oppervlakte in m ²
Verhardingen	2.158
Bebouwing	6.401
Tuinen – 1.974 m ² 50% verhard	987
Groen – 998 m ²	0
Totaal verhard	9.546

Voor het totaal aan verhard oppervlak á 9.546 m² moet 70 mm aan berging gerealiseerd worden, ofwel 668 m³.

Bergingsvoorziening

Door het openbare gebied op de parkeergarage in te richten als intensief groendak wordt een berging van 310 m³ gerealiseerd. Hiernaast wordt in een waterbergende fundering en wadi op maaiveld niveau nog eens 358 m³ berging gerealiseerd. Met deze berging van in totaal 668 m³ wordt voldaan aan de bergingseis van de gemeente. Door middel van een stuwing-regelaar op het groendak en een vernauwde afvoer naar de Spaarne wordt een ledigingstijd van 60 uur gewaarborgd. Hierdoor kan de volledige berging eveneens gerekend worden als berging conform de eisen van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Voor een volledig inzicht in deze berekening en de toetsing aan de eisen van zowel de gemeente als het Hoogheemraadschap, wordt verwezen naar de watertoets in bijlage 10 van het bestemmingsplan.

Conclusie

Met de compensatie voor verharding heeft de beoogde ontwikkeling geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.5 Natuur

GEBIEDSBESCHERMING

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van beschermd natuurgebied zoals Natura 2000-gebied of Natuurnetwerk Nederland. Van directe effecten zoals versnippering of areaalverlies is daarom geen sprake. Voor Natura 2000-gebieden geldt daarentegen dat ook ontwikkelingen buiten het aangewezen natuurgebied tot negatieve effecten kunnen leiden als gevolg van stikstofdepositie. Om die reden is onderzoek uitgevoerd naar de stikstofuitstoot en -depositie als gevolg van het plan. De onderzoeksrapportage daarvan is opgenomen in bijlage 12 van het bestemmingsplan. De achterliggende stikstofberekeningen van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase, zijn respectievelijk opgenomen in bijlagen 13 en 14 van het bestemmingsplan.

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de gebruiksfase niet leidt tot een stikstofdepositietoename op stikstofgevoelige habitats en leefgebieden in Natura 2000-gebieden.

In de aanlegfase leidt de inzet van machines en transportbewegingen in het maatgevende 1e bouwjaar tot een tijdelijke depositie van maximaal 0,05 mol/ha/jr op reeds (bijna) overbelaste stikstofgevoelige delen van 3 Natura 2000-gebieden. Dit betreft de gebieden Kennemerland-Zuid, Noordhollands Duinreservaat en Polder Westzaan. Om die reden kunnen significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden door stikstof op voorhand niet worden uitgesloten.

Om die reden is een voortoets uitgevoerd om te bepalen of een passende beoordeling nodig is ingevolge artikel 2.8 Wnb vanwege de tijdelijke stikstofdepositie in de aanlegfase. Uit deze voortoets van Bureau Waardenburg, opgenomen als bijlage 15 bij het bestemmingsplan, blijkt dat het op basis van de uitgevoerde ecologische beoordeling uitgesloten is dat de tijdelijke stikstofbijdrage als gevolg van het project 'Sonneborn' leidt tot significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden met een projectbijdrage. Een passende beoordeling kan om die reden verder achterwege blijven.

SOORTENBESCHERMING

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is door Adviesbureau E.C.O. logisch B.V. een quickscan beschermde planten- en diersoorten uitgevoerd. Dit onderzoek is in de bijlage toegevoegd (bijlage 16 van het bestemmingsplan). Uit de quickscan blijkt dat het plangebied bestaat uit een braakliggend terrein. Het terrein biedt potentiële standplaatsen voor het glad biggenkruid. Tijdens de geplande ontwikkeling kunnen er mogelijk exemplaren van beschermde vaatplanten verloren gaan. De bebouwing in de omgeving biedt potentiële nestlocaties voor gierzwaluw en huismus en potentiële verblijfplaatsen voor vleermuizen. Deze potentieel aanwezige nestlocaties en verblijfplaatsen zullen tijdens de geplande ontwikkeling behouden blijven. In het plangebied kunnen algemene amfibieën, broedvogels en zoogdieren voorkomen. Andere beschermde soorten worden door het ontbreken van geschikt habitat niet verwacht voor te komen. Er vinden geen kapwerkzaamheden plaats. Zodoende is toetsing aan de bepalingen uit de Wet natuurbescherming ten aanzien van houtopstanden niet noodzakelijk.

Vervolgonderzoek glad biggenkruid

Op basis van de quickscan kwam naar voren dat nader onderzoek naar glad biggenkruid noodzakelijk is. Hiertoe is een nader onderzoek uitgevoerd, waarvan de rapportage als bijlage 17 bij het bestemmingsplan is toegevoegd. Uit dit nader onderzoek, uitgevoerd in de voor deze soort aangewezen onderzoeksperiode, is gebleken dat de soort 'glad biggenkruid' binnen het plangebied niet voorkomt.

Overige aanbevelingen

Om te voorkomen dat aanvliegroutes van en naar nestlocaties en verblijfplaatsen niet worden verstoord, is het aan te bevelen binnen drie meter van bestaande bebouwing geen nieuwe woningen te plaatsen. Ook is het niet toegestaan om tijdens de realisatie van het plan de gevels en daken van omliggende woningen te blokkeren met (bouw)materialen, aangezien dit mogelijk de aanvliegroutes van en naar nestlocaties en verblijfplaatsen kan verstoren.

Indien dit niet mogelijk is, dient er nader onderzoek naar de gierzwaluw, huismus en/of vleermuizen te worden uitgevoerd. Het is in het algemeen aan te bevelen de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels (globaal maart - augustus) plaats te laten vinden. De vermelde periode is niet leidend, elk broedgeval is beschermd. Ook broedgevallen buiten deze periode mogen niet verstoord worden.

Tijdens grondverzet kunnen er mogelijk individuen van de algemene amfibieën en zoogdieren worden gedood. Hiervoor geldt een meldplicht bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, omdat er gebruik wordt gemaakt van de provinciale vrijstelling.

Conclusie

Gelet op de resultaten uit het stikstofonderzoek, de voortoets en de ecologische quickscan met de daarin opgenomen aanbevelingen, worden met het in acht nemen van de aanbevelingen geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect ecologie.

3.6 Luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit zijn normen gesteld voor de concentraties voor met name NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

Huidige situatie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Spaarndamseweg. Uit het CIMLK blijkt dat in 2021 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zijn gelegen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen ter hoogte van het projectgebied bedragen 16,5 µg/m³ voor NO₂, 17,9 µg/m³ voor PM₁₀ en 9,3 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedraagt 6,3 dagen. Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

Planvoornemen

De beoogde ontwikkeling leidt tot een toename van verkeer van 485 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). Dit betreft uitsluitend het verkeer als gevolg van de nieuwbouw. Doordat de parkeergarage ook extra capaciteit biedt voor de omgeving, is hier ook een stuk verkeersgeneratie mee gemoeid, namelijk 824 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). Dit tweede deel zal in hoofdzaak auto's betreffen die nu reeds in de omgeving van het plangebied rijden en parkeren. Om die reden kan gesteld worden dat dit in het kader van het aspect luchtkwaliteit niet, of in ieder geval niet volledig, als extra verkeer beschouwd moet worden ten opzichte van de bestaande situatie. Volledigheidshalve is in de berekening toch met het totale aantal voertuigen van 1.309 mvt/etmaal gerekend vanuit de worst-case benadering.

Uit de NIBM-tool blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 0,93 µg/m³ en van fijn stof van 0,21 µg/m³ (zie tabel 3.4). Beide toenames blijven beneden de 1,2 µg/m³. Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Tabel 3.4 Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1309
Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,93
PM ₁₀ in µg/m ³	0,21
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Conclusie

De luchtkwaliteit ter plaatse voldoet momenteel aan de geldende normen uit de Wet milieubeheer. De bijdrage van de ontwikkeling is beperkt en is niet in betekenende mate. Hierdoor wordt er geen significant negatief effect op de omgeving verwacht.

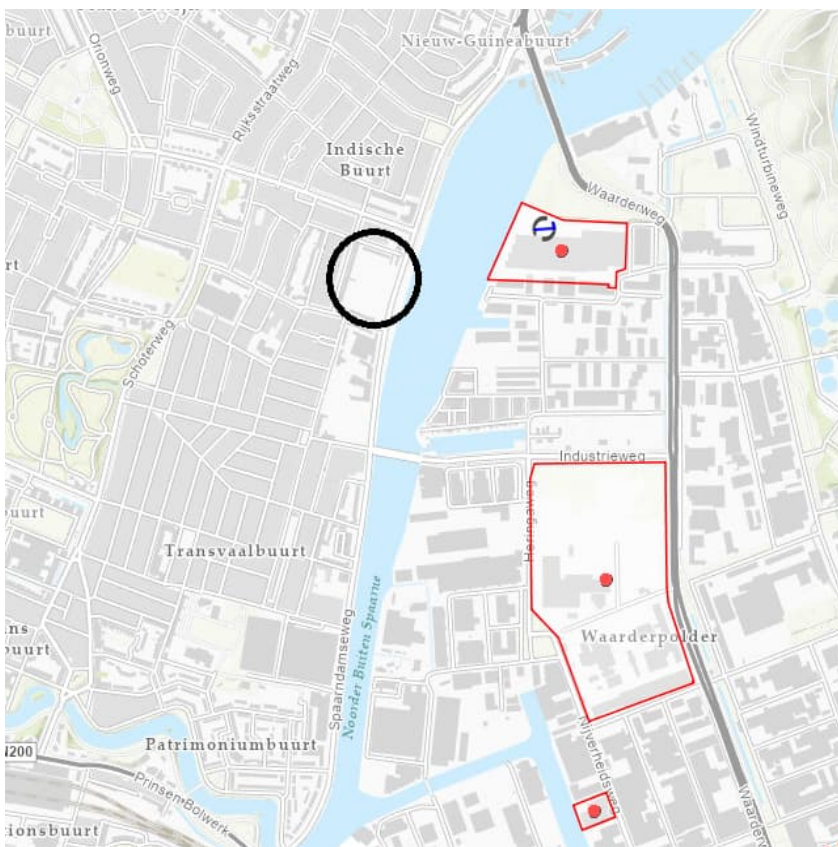
3.7 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

EXTERNE VEILIGHEID

Externe veiligheid wordt beoordeeld rondom risicobronnen waar opslag, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De risico's worden getoetst aan het plaatsgevonden risico en beoordeeld aan het groepsrisico/invloedsgebied.

Huidige situatie

Overeenkomstig de risicokaart waarin relevante risicobronnen worden getoond, zijn in de nabije omgeving van het plangebied enkele risicobronnen gelegen (figuur 3.1).



Figuur 3.1 Risicokaart omtrent externe veiligheid, de zwarte cirkel geeft het plangebied weer

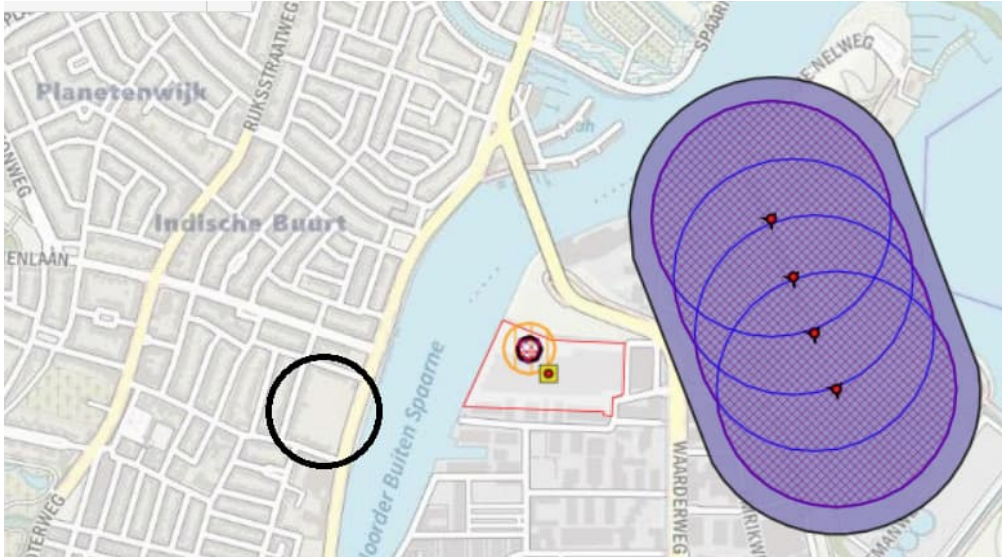
Risicovolle inrichtingen

Ten oosten van het plangebied ligt de risicovolle inrichting Prins Staalhandel BV, een bedrijf waarbij er sprake is van vervaardiging van metalen constructiewerken. De maatgevende factor betreft opslag van vloeibaar brandbaar gas (bijvoorbeeld Propan) hierbij is er sprake van een $PR 10^{-6}$ contour van 25 meter. Het plangebied ligt op een afstand van circa 230 meter en is niet gelegen binnen de $PR 10^{-6}$ contour.

Ten zuidoosten ligt de risicovolle inrichting MSD Merck Sharp & Dohme BV, een biofarmaceutisch bedrijf. De maatgevende factor betreft opslag van giftige stoffen. Hierbij is er geen sprake van een plaatsgebonden risico.

Aan de Maus Gatsonidesweg 3 zijn er twee propaantanks aanwezig, de PR 10^{-6} contour betreft 25 meter en ligt op een afstand van circa 500 meter. Het plangebied is niet gelegen binnen de PR 10^{-6} contour.

De windmolens ten oosten van het plangebied hebben een risico-contour van 500 meter, zie onderstaand figuur. De molens liggen op afstand van circa 1 kilometer.

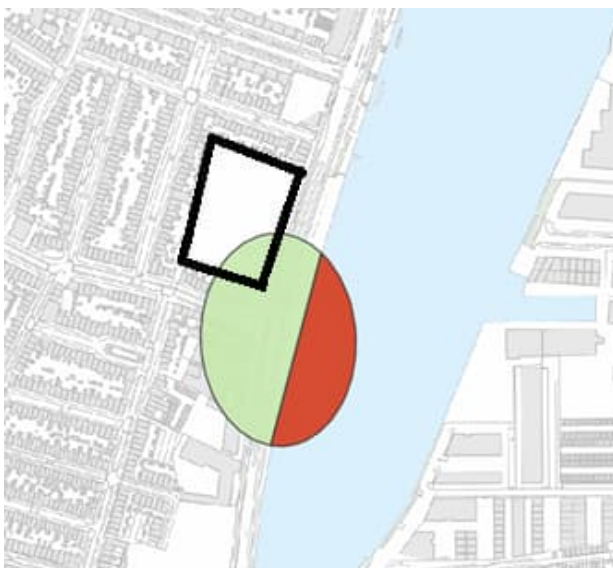


Figuur 3.2 Risicokaart windmolens en plangebied

Het plangebied ligt niet binnen de risicocontouren van de bovengenoemde inrichtingen en zodoende is een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico niet nodig.

Niet gesprongen explosieven

Daarnaast geldt voor een gedeelte van het perceel dat er een lage kans is op de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten, zie figuur 3.3. Vanuit de Beleidskaart Niet Gesprongen Explosieven van gemeente Haarlem wordt geadviseerd bij grondwerkzaamheden het protocol 'spontaan aantreffen explosieven' te hanteren.



Figuur 3.3 Uitsnede beleidskaart Niet Gesprongen Explosieven. Zwarte omsingeling geeft plangebied weer.

Planvoornemen

Met de beoogde ontwikkeling worden geen nieuwe risicobronnen mogelijk gemaakt.

Conclusie externe veiligheid

Het plangebied bevindt zich niet in een invloedsgebied en er worden geen nieuwe risicobronnen gerealiseerd. Er worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

RISICO'S VOOR DE MENSELIJKE GEZONDHEID

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.8 Archeologie, cultuurhistorie en landschap

ARCHEOLOGIE

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is door IDDS archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 11 toegevoegd van het bestemmingsplan. De doelstelling van het bureauonderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied.

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied ligt op een opstapeling van lagunaire afzettingen, overstromingsklei en een veenpakket welke allemaal een lage archeologische verwachting hebben. Deze lage archeologische verwachting vervalt in het grootste deel van het plangebied als gevolg van intensieve saneringen. Alleen het noordoostelijke deel van het plangebied heeft een lage archeologische verwachting. Op basis van deze verwachtingen adviseert IDDS Archeologie om het plangebied, voor wat betreft het aspect archeologie, vrij te geven voor de voorgenomen civieltechnische werkzaamheden. Door Team Erfgoed van de gemeente Haarlem is ingestemd met bovenstaande bevindingen en het advies om het plangebied vrij te geven.

Conclusie

Vanuit het aspect archeologie worden geen negatieve effecten verwacht.

CULTUURHISTORIE

Het plangebied valt buiten alle, door de gemeente gedefinieerde cultuurhistorische gebieden. Het Spaarne is aangegeven als 'lange lijn' en loopt langs het plangebied. Omdat deze niet aangetast wordt en de ontwikkeling hier geen effect op uitoefent, is deze ook niet relevant.

Gebouwen / objecten

De voormalige bedrijfsgebouwen zijn geheel gesloopt. Er zijn op de locatie zelf geen cultuurhistorisch waardevolle gebouwen (meer) aanwezig. Ten zuiden van de locatie liggen aan de Spaarndamseweg meerdere geschakelde bedrijfsgebouwen met woningen uit het interbellum, die zijn aangewezen als gemeentelijk monument. De ontwikkellocatie grenst niet direct aan deze bebouwing. De ontwikkeling is (alleen) van betekenis voor deze bebouwing als onderdeel van de ruimere omgeving van het stadsgezicht, zie hieronder. In de nabijheid van de locatie zijn verder geen panden aangewezen als monument of beeldbepalend pand (orde 2).

Stadsgezicht, de ligging en omgeving van de locatie

De locatie ligt niet in een beschermd stadsgezicht. Het stadsgezicht (de ruimere omgeving van locatie) is cultuurhistorisch wel van betekenis voor Haarlem.

In de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Haarlem is op hoofdlijn de ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis van Haarlem beschreven en zijn voor een aantal deelgebieden en lange lijnen cultuurhistorische kernkwaliteiten benoemd. Ook worden een aantal voor de geschiedenis van de stad belangrijke thema's benoemd o.a. wonen, industrie en bedrijvigheid. In de cultuurhistorische hoofdstructuur is in relatie tot de ontwikkeling het volgende relevant:

- De locatie grenst aan de Indische buurt en maakt onderdeel uit van de lange lijn die gevormd wordt door Het Spaarne. De Indische buurt is van betekenis als voorbeeld van een particulier ontwikkelde buurt uit de eerste decennia van de 20^e eeuw voor de huisvesting van arbeiders die werkzaam waren in de aangrenzende industrie langs het Spaarne.
- Ruimtelijke continuïteit, als ruggengraat van de stad, wordt als kernkwaliteit van Het Spaarne genoemd. Aangegeven is dat voor het Noorder Buiten Spaarne de voormalige bedrijvigheid en industrie, afgewisseld met volkswoningbouw van betekenis is voor Haarlem. Als belangrijke kwaliteit wordt de afleesbaarheid van de historische gelaagdheid langs de oevers door bebouwing en elementen uit verschillende tijden genoemd.
- Met het volledig 'schoonvegen' van de locatie en de sloop van alle bedrijfsgebouwen is de referentie naar de industrie aan het Noorder Buiten Spaarne en de historische gelaagdheid op deze plek grotendeels verloren gegaan.
- Voor de nieuwe invulling wordt, met de gekozen ontwerpprincipes uit het SPvE (stedelijke wand langs het Spaarne, en 'aanhelen' achterkanten), aangesloten op de ruimtelijke karakteristiek van de Indische buurt en continuïteit van Het Spaarne. Herontwikkeling van het nu braakliggende terrein is niet van negatieve invloed op de benoemde kernkwaliteiten zoals beschreven in de cultuurhistorische hoofdstructuur.

Aantasting van cultuurhistorische waarden is uitgesloten.

3.9 Sloop- en aanlegwerkzaamheden

Gelet op de aard en tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Vanwege de aard en omvang zal dan ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.10 Mitigerende maatregelen

Mitigerende maatregelen

Voor het project zijn geen mitigerende maatregelen bekend.

Voorwaarden en adviezen

Voor het plan zijn de volgende voorwaarden en adviezen bekend:

- Het plan voldoet aan het wettelijk kader en het gemeentelijk geluidbeleid ten aanzien van geluid. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied. De gemeente Haarlem zal in dit geval een hogere waarde voor de geluidbelasting vaststellen vanwege het gezoneerde industrieterrein Waarderpolder en de Spaarndamseweg.
- Voor het plan is ingevolge artikel 2.8 Wnb een voortoets uitgevoerd vanwege stikstofdepositie in de aanlegfase.
- Om te voorkomen dat aanvliegroutes van en naar nestlocaties en verblijfplaatsen worden verstoord, is het aan te bevelen binnen drie meter van bestaande bebouwing geen nieuwe woningen te plaatsen. Ook is het niet toegestaan om tijdens de realisatie van het plan de gevels en daken van omliggende woningen te blokkeren met (bouw)materialen, aangezien dit mogelijk de aanvliegroutes van en naar nestlocaties en verblijfplaatsen kan verstoren. Indien dit niet mogelijk is, dient er nader onderzoek naar de gierzwaluw, huismus en/of vleermuizen te worden uitgevoerd.
- Het is in het algemeen aan te bevelen de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels (globaal maart - augustus) plaats te laten vinden. De vermelde periode is niet leidend, elk broedgeval is beschermd. Ook broedgevallen buiten deze periode mogen niet verstoord worden.
- Tijdens grondverzet kunnen er mogelijk individuen van de algemene amfibieën en zoogdieren worden gedood. Hiervoor geldt een meldplicht bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, omdat er gebruik wordt gemaakt van de provinciale vrijstelling.
- Daarnaast geldt voor een gedeelte van het plangebied dat er een lage kans is op de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten. Vanuit de Beleidskaart Niet Gesprongen Explosieven van gemeente Haarlem wordt geadviseerd bij grondwerkzaamheden het protocol 'spontaan aantreffen explosieven' te hanteren.



4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet ligt in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen.